KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Kierowców i Mech. Automob. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

IV KWIECIEŃ 1938 r. Rok II

REDAKCJA I ADMINISTRACJA

Cena egz. 30 gr.

WARSZAWA, ul. MARSZAŁKOWSKA 60 31, tel. 9-95-94.

Witamy Zjazd

Z inicjatywy Klubu Szoferów w Toruniu na dzień 8 maja r.b. zwołany zostaje zjazd kierowców zawodowych z całej Polski. Zjazd odbędzie się w Toruniu według programu, który podajemy poniżej w całości.

Inicjatywę dzielnych Pomorzaków powitać należy z uznaniem i życzyć zjazdowi pomyślnych wyników zamierzonej pracy, której celem jest wpierwszym rzędzie scentralizowanie wszystkich istniejących związków pracowników samochodowych i należyte opracowanie i uchwalenie statutu organizacyjnego.

Rozrzucone po całej Polsce związki, podlegające różnym wpływom organizacyj politycznych, nie utrzymują, jak dotychczas, kontaktu ze sobą, nie tworzą zawodowej całości i każdy prowadzi akcję na własną rękę, nieskordynowaną z innymi związkami. Z racji tego powstają najrozmaitsze rozbieżności, które w sumie wprowadzają pewną chaotyczność i uniemożliwiają jednolitość w działaniu.

Znaczna liczba kierowców nie interesuje się organizacją związku zawodowego. Ludzie ci chodzą luzem i nie doceniają roli związku, który stoi na straży obrony interesów zawodu.

Tego rodzaju abstynencja luzaków świadczy o braku uświadomienia społecznego, które dopiero wówczas daje znać o sobie, gdy krzywda, lub potrzeba opieki — zmuszają pracownika do oparcia się o autorytet związku, o poradę i pomoc.

Program zjazdu toruńskiego wskazuje, że na warstacie obrad znajdą się najżywotniejsze sprawy zawodowe i że celem zjazdu jest zjednoczenie wszystkich istniejących organizacyj kierowców w jedną całość oraz zwerbowanie do szeregów organizacji tych wszystkich zawodowców, którzy dotąd lekceważyli sobie wartość organizacji zawodowej.

Pismo nasze, obsługujące interesy zawodowe kierowców i reprezentujące człowieka pracy w całym tego słowa znaczeniu — wita inicjatywę zjazdu i organizatorom jego życzy jaknajlepszych wyników pracy!

Sprawa jest ważna. Sądzimy, że wszelkie ambicje lokalne, wszelka prywata i różnice w nastawieniu polityczno - społecznym — nie staną na przeszkodzie w doprowadzeniu do zjednoczenia wszystkich istniejących organizacyj w jedną całość zawodową.

Szpalty naszego pisma otwieramy do dyspozycji Zjazdu — i czytelnikom naszym służyć będziemy wszelkimi informacjami, które Zjazd powierzy nam do zakomunikowania.

Witamy Zjazd!

Ministerstwo Komunikacji przyznało uczestnikom Zjazdu do Torunia 50% zniżkę kolejową tak że przyjeżdżający na zjazd powrotną drogę będą mieli bezpłatną.

Jedna jaskółka – wiosny nie czyni...

przypomina jednak automobilistom, że czas zmiany oleju zimowego na letni już nastąpił.....



Zmieniając olej – pamiętajcie, że uznanym na całym świecie jest

GARGOYLE MOBILOIL



Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY S.A.

Do Organizacji Kierowców Zawodowych i Mechanikow Automobilowych w Polsce

Szanowni Koleldzy! Na walnym rocznym zebraniu Klubu Kierowców na Pomorzu w Toruniu zapadła jednogłośna uchwała, by dołożyć wszelkich starań nad zwołaniem Zjazdu Kierowców Zawodowych w Polsce. Celem Zjazdu ma być omówienie zagadnienia, dotyczącego zawodu Kierowców w Polsce, uwypuklenie obecnego stanu, jaki się wytworzył w życiu naszym od początku istnienia naszej ojczyzny z pod trzech zaborów.

Ponieważ stan obecny godzi w życie nasze, godzi w egzystencję naszych Kolegów, tym samym uważaliśmy za konieczne zwołanie Zjazdu Ogólno-Polskiego, na który zapraszamy Kolegów z wszystkich zakątków Polski na dzień 8 maja 1938 r. do Torunia — według załączonego progarmu.

1. W dniu 8 maja b. r., godzina 9.30, zbiórka Delegatów na placu Teatralnym ze sztandarami, stąd wymarsz z orkiestrą przez miasto do Bazyliki Św. Jana przy ulicy Żeglarskiej na nabożeństwo; po nabożeństwie poświęcenie samochodów z balkonu Ratusza miejskiego i przemówienie: „Motoryzacja kraju, to potęga narodu".

2 Akademia i otwarcie Zjazdu o godz. 12.30, wybór prezydium Zjazdu, przywitanie Władz, Delegatów, Gości i Członków. Składanie życzeń.

3. Referat o znaczeniu Zjazdu, potrzeby, niedomagania, rezolucja, uchwalenie rezolucji i doręczenie władzom kompetentnym.

4. Przerwa obiadowa do godziny 16-ej.

5. Wznowienie obrad nad sprawami organizacyjnymi, celem stworzenia w Polsce jednolitej organizacji na cały teren Rzeczypospolitej pod jednolitym kierunkiem czysto zawodowym i gospodarczym.

6. Uchwalenie statutu, który już uprzednio do wszystkich placówek na 6 tygodni przed Zjazdem zostanie doręczony do wglądu i wypowiedzenia sią; uchwalenie składek i budżetu na lata 1938 — 1940.

7. Sprawa własnego pisma zawodowego.

8. Wybór Zarządu ogólno-polskiej organizacji Kierowców Zawodowych.

9. Wnioski do uchwał.

10. Wolne głosy i zakończenie Zjazdu.

Obrady odbywać się będą w sali Dwór Artusa w Toruniu.

W Polsce po dziś dzień nie istnieje jednolita organizacja naszego zawodu, któraby wzięła w ręce jednolity program, dotyczący tego zawodu. To, co się dzieje, to według pojęcia jednostek — bez szczerego wyrazu opinii ogółu Kolegów. Dlatego jest rzeczą konieczną, by tak samo jak rzemiosło jest zorganizowane, by i kierowcy zawodowi byli zorganzowani. Czynnością kierowców nie jest zamiatanie ulic, garaży, posługiwanie w domach — ponieważ do tego mogą posłużyć dziewczęta. Kierowcy zawodowi żądają pracy przy samochodzie, imadle, kuźni — by samochody utrzymać w należytym stanie, żeby były gotowe w każdej chwili do ruchu. Tym sposobem będziemy się wyrabiali na dzielnych kierowców-rzemieślników, a nie posługiwaczy. Posługiwaczem może być każdy niewykwalifikowany pracownik.

By w przyszłości te sprawy należycie unormować, jest rzeczą konieczną stworzenie silnej jednolitej organizacji tego zawodu, która będzie miała za zadanie ustalić na Zjeździe program, który musi być w oznaczonym czasie wykonany.

Poniżej podajemy postulaty, które prosimy uzgodnić. Swoje uwagi prosimy nam przesłać najpóźniej do dnia 30 kwietnia b. r., by tym samym na Zjazd opracować rezolucję, która ma być wręczona Rządowi.

1. Zjazd będzie miał za zadanie zjednoczenie wszystkich już istniejących organzacyj w jedną silną organizację o charakterze zawodowo-gospodarczym w Polsce.

2. Zjazd ma się przyczynić do unormowania praw dla kierowców zawodowych i do wcielenia tego zawodu do rzemiosła, by wszystkie z tym zawodem związane sprawy były niezwłocznie przekazane Izbom Rzemieślniczym, a wyjęte z pod kompetencji Ministerstwa Komunikacji. Jednocześnie Zjazd ma zająć stanowisko, by zawodowym kierowcą mógł być w przyszłości tylko rzemieślnik, a nie jak to ma miejsce obecnie, że może nim być każdy bez najmniejszego nadzoru wyszkolony i egzaminowany przez jednego urzędnika Automobilklubu. Żądamy takiej nauki, jaką ma każdy rzemieślnik, przez co zostaną unormowane warunki i w przyszłości otrzymamy doborowych kierowców-rzemieślników, od których będzie można wymagać należytego utrzymania taboru samochodowego, gdyż w warsztatach nauczą się naprawy samochodów pod dozorem mistrzów — a nie, jak obecnie, że są szkoleni przez panów, którzy warsztatów nie posiadają i nie są rzemieślnikami, a tym samym kandydat nie może być dobrym kierowcą, ani rzemieślnikiem. Ponieważ nie wiadomo do jakiej kategorii kierowców zaliczyć — są obecnie zaliczani do służby domowej — co godzi w byt nasz, domagamy się, by raz sprawa została unormbowana i przekazana do rzemiosła.

3. Zjazd ma się przyczynić do unormowania nauki dla przyszłych kierowców zawodowych i amatorów, by egzamina przekazane zostały Izbom Rzemieślniczym i nadzór nad szkoleniem mieli mistrze upoważnieni przez Izby Rzemieślnicze, aby dotychczasowy system, jako szkodliwy, natychmiast został zaniechany.

4. Zjazd ma się przyczynić do unormowania czasu pracy przy sterze dla kierowców zawodowych, gdyż przeciążenia pracą powodują ciężkie wypadki, ponieważ kierowanie samochodu jest trudniejsze aniżeli prowadzenie pociągu, który zdąża na torze strzeżonym. Dlatego kierowcy nie mniej potrzebują ochrony i unormowanego zajęcia, jeżeli go się obwinia za spowodowane wypadki. Zajęcie kierowcy jest bardzo odpowiedzialne, ponieważ powierza mu się życie ludzkie, dlatego kierowcy powinni być odpowiednio uposażeni.

5. Zjazd ma się przyczynić do złagodzenia kar i wprowadzenia zaprzysiężonych biegłych sądowych z pośród mistrzów doświadczonych w kierowaniu samochodu dla zbadania przyczyn wypadku, by sprawy sądzili sędziowie, którzy sami prowadzą pojazdy mechaniczne, by kara za najechanie nie była karą hań-

biącą, gdyż każdy kierowca jest szczęśliwy, że wraca bez wypadku szczęśliwie do domu do rodziny, że nie potrzebuje stawać na policji i przed Sądem. Zjazd ma się przyczynić, by w razie, wypadków kierowcy nie byli poza spisaniem protokółu osadzeni w areszcie śledczym, gdyż tym samym pozostawiają rodziny bez możności do życia.

6. Zjazd ma się przyczynić, by publiczność była surowo karana za chodzenie po jezdni poza miejscami oznaczonymi, zaś furmani i rowerzyści za nieprzepisową jazdę byli również surowo karani.

7. Zjazd ma się przyczynić, by kierowcy zawodowi byli opowiednio ubezpieczeni tak od wypadków, jak i na starość, ponieważ ich zdolności do pracy przy kierownicy kończą się wcześniej niż u innych pracowników. Dlatego Zjazd ma za zadanie obmyślenie sposobu zajęcia dla tych, którzy już do kierownicy nie są zdolni, a mają na utrzymaniu rodziny i mają prawo do życia.

8. Zjazd ma się przyczynić, by samochody dla celów zarobkowych były w pierwszym rzędzie w posiadaniu kierowców zawodowych, zaś auto-dorożki, które są przeważnie nabyte za zaoszczędzone ostatnie grosze. były wolne od podatku przemysłowego, poza wykupieniem świadectwa przemysłowego, jak również były wolne od podatku dochodowego, by tymsamym podnieść jakościowo stan autodorożek w Polsce, ponieważ są one pogotowiem na każde wezwanie.

9. Zjazd ma się przyczynić, by na samochody zarobkowe tak autodorożki, jak i półciężarowe były dopuszczane samochody używane w wyremontowanym stanie, gdyż tym samym wzmoże się praca w warsztatach naprawy samochodów, a nie jak obecnie, że się warsztaty likwiduje z powodu braku pracy. Dla tych właśnie celów mógłby kierowca zawodowy, który ewentualnie ma parę groszy zaoszczędzonych, wykorzystać te swoje oszczędności i zarobkować na utrzymanie. Przez niedopuszczenie do ruchu takich właśnie samochodów, mamy obecnie całe szeregi bezrobotnych kierowców, jak i rzemieślników. Stan ten jest bardzo szkodliwy dla życia gospodarczego Polski.

10. Zjazd ma się przyczynić, by stacyj obsługi było w Polsce jak najwięcej zainstalowanych i były w posiadaniu organizacji zawodowych kierowców, by tym samym była możność zatrudnienia tych właśnie, którzy nie są już w stanie prowadzić samochodu, przez co stacje obsługi będą miały doświadczonych kierowców zawodowych, którzy będą mogli służyć swą radą dla podróżujących automobilistów. Zjazd ma się przyczynić, by garaże były również w posiadaniu organizacji zawodowych kierowców, zaś budowa garaży była umożliwiona w centrum miasta i przy garażach było dozwolone urządzenie warsztatów, w których by mieli zajęcie rzemieślnicy.

11. Zjazd ma się przyczynić, by wszystkim samochodom, jakie są w Polsce, umożliwić uruchomienie przez zniesienie wszelkich zaległych podatków i kosztów rejestracyjnych oraz utrudnień przy rejestracji. Zjazd ma się przyczynić do zniesienia dotychczasowego systemu podatku drogowego, który tamuje rozwój automobilizmu w Polsce, zaś podatek drogowy mieścił się już w cenie (i tak już wygórowanej) za benzynę, przez co podatek drogowy opłacać będzie ten, kto pojedzie, a unikniemy tym samym niepotrzebnych odmeldowań samochodów i ponownych zarejestrowań, przez stałe natomiast uruchomienie samochodów stworzymy pogotowie na wszelki wypadek. Samochody, które stoją przez dłuższy czas nieczynnie, nie są zdane odrazu do ruchu bez uprzedniego przejrzenia, dlatego jako doświadczonym należy zwrócić uwagę na te rzeczy, które są szkodą dla życia gospodarczego i Państwa. Zjazd ma się przyczynić, by warsztaty naprawy samochodów były wolne od wszelkich podatków, aby tym samym mogły się urządzić i zaopatrzyć w nowoczesne narzędzia, obrabiarki, by miały możność wyszkolenia młodego pokolenia na dzielnych rzemieślników, by istniała możność szybkiej naprawy samochodów przez wykwalifikowanych rzemieślników.

12. Zjazd ma się przyczynić, by była odpowiednia kontrola nad wyrobem części i unormowania cen za takowe, gdyż dotychczasowy system jest bardzo szkodliwy dla posiadaczy samochodów, a jeszcze więcej dla kierowców i warsztatów, którzy otrzymują nieraz części nieodpowiednio wykonane i niewiadomego pochodzenia, przez co mają przykrości i straty, kierowcy zaś bardzo często tracą posady, ponieważ im przypisuje się, że nieumiejętnie części wmontowali. Części, wykonane z nieodpowiedniego materiału, niszczą się przedwcześnie, a tym samym podraża się. utrzymanie samochodu i powstaje niechęć do utrzymania takowego. Niewłaściwe wykonane części godzą w egzystencję warsztatów, ponieważ klient za wmontowanie niedokładnych części nie chce płacić.

13. Zjazd ma się przyczynić do naprawy najbardziej zagrożonych dróg w Polsce. Najbardziej zagrożone odcinki i miejsca dróg wskażą Delegaci. Od dobrego stanu dróg zależne jest tanie utrzymanie samochodu i dłuższa użyteczność samochodu.

14. Zjazd ma się przyczynić do nowoczesnego i należytego zabezpieczenia przejazdów kolejowych i znaków ostrzegawczych nowoczesnych na wzór niemiecki.

15. Zjazd ma się przyczynić do zatrudnienia jak największej ilości kierowców i ślusarzy samochodowych, by tym samym wyrabiali się na dobrych kierowców samochodowych i rzemieślników, a nie, jak obecnie, że są bez zajęcia po 5 lat i dłużej.

16. Zjazd ma się przyczynić do zaprowadzenia postojów strzeżonych dla samochodów przyjezdnych do miast, gdzie będzie mógł właściciel bezpiecznie samochód pozostawić za opłatą. Zarządy miast wyznaczą miejsca w centrum miasta, by ułatwić automobilistom postój strzeżony.

Materiał prosimy przestudiować, swoje uwagi spostrzeżenia i poprawki wnieść, potem przesłać nam pod adresem:

Klub Szoferów na Pomorzu, Toruń, ul. Szpitalna 8. Komitet Zjazdu. Telefon 1458.

Z koleżeńskim pozdrowieniem

(—) Gumowski Wal., prezes Zarządu Głównego

(—) Iwański Józef, prezes filii Toruń

(—) Oliwkowski, starszy Korporacji Monterów Samochodowych i Szoferów na Pomorzu.

Grozi nam znowu brak samochodów

Rok 1937 przyniósł niewątpliwą poprawę w dziedzinie motoryzacji. Według oficjalnych danych liczba kursujących w kraju pojazdów mechanicznych wzrosła netto (po odliczeniu jednostek wycofanych wskutek starości o 6732 wozy. Poprawa ta jest *dwa razy większa niż w roku 1936*, w którym przybyło netto 3339 pojazdów mechanicznych.

Ale nie ulega najmniejszej kwestii, że *osiągnięta poprawa jest śmiesznie mała* i w żadnym wypadku nie może zaspokoić naszych potrzeb gospodarczych, komunikacyjnych i — co najważniejsza — obronnych państwa. Nie należy bowiem zapominać, że wskutek wadliwej polityki fiskalnej i administracyjnej lat ubiegłych, kraj został prawie zupełnie ogołocony z pojazdów mechanicznych i na początku roku 1936 znaleźliśmy się na samym dnie nędzy motoryzacyjnej. Od połowy 1936 roku zaczynamy się wprawdzie posuwać naprzód, ale w tempie iście żółwim, gdy tymczasem inne kraje motoryzują się nadal z wielkim rozmachem.

O naszym ubóstwie motoryzacyjnym najlepiej świadczą cyfry. Według ostatnich danych na początku kwietnia b. r. było zarejestrowanych w kraju ogółem 43.864 pojazdów mechanicznych wszelkiego rodzaju (prywatnych i urzędowych), w czym samochodów (osobowych, ciężarowych, taksówek i autobusów) było ogółem zaledwie 32.842. Samochodów osobowych posiadamy tylko 19.310, a taksówek — 4.822, w czym znaczną większość stanowią wozy przestarzałe i zniszczone. Z cyfr powyższych wynika, że w Polsce jeden pojazd mechaniczny (w najszerszym tego słowa znaczeniu) przypada na przeszło 750 mieszkańców, jeden samochód (też w najszerszym ujęciu tego słowa) na przeszło 1000 mieszkańców, a jeden samochód osobowy prawie na 1800 mieszkańców. Tak niskiego stanu motoryzacji, jak Polska, nie wykazuje już dzisiaj dosłownie żadne państwo cywilizowane na świecie.

Ale cóż się robi, aby zaradzić temu iście katastrofalnemu stanowi rzeczy. No tak, robi się i to zdawałoby się nawet bardzo dużo.

W roku ubiegłym wydano przecież cały szereg rozporządzeń i zarządzeń, zmierzających do poparcia ruchu motorowego w kraju. Pierwszy kwartał bieżącego roku przyniósł też kilka bardzo ważnych posunięć, które niewątpliwie będą miały dodatni wpływ na dalszy rozwój motoryzacji. Do najważniejszych należy tu uchwalona ostatnio przez Sejm *ustawa o ulgach podatkowych dla nowonabywców pojazdów mechanicznych*, przyznająca 20% premię każdemu nabywcy bez względu na rodzaj pojazdu i wysokość ceny kupna. W praktyce równa się to potanieniu wszystkich pojazdów mechanicznych o 20%. Niemały też wpływ może mieć tutaj uchwalenie *ustawy o rejestrowym prawie rzeczowym na pojazdach mechanicznych*. Ustawa ta umożliwia rozwinięcie ratalnej sprzedaży pojazdów mechanicznych, co z uwagi na niski stopień dochodu społecznego w Polsce, może znacznie przyczynić się do zwiększenia zakresu osób nabywających samochody. Obniżono też znacznie w ciągu roku bieżącego opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy od samochodów ciężarowych i dorożek samochodowych.

Niechybnie to są posunięcia celowe i pożądane. Ale czyż mogą one przyczynić się walnie do wzmożenia u nas motoryzacji. Mamy raczej wrażenie, że nie. Bo to, co dotychczas zrobiono i robi się w zakresie popierania ruchu motorowego, stanowi tylko niewielką część tego, co należałoby zrobić. Odłogiem jeszcze zupełnie leży taka ważna dziedzina, jak *potanienie kosztów eksploatacji pojazdów mechanicznych*, gdzie na czoło wysuwa się potanienie środków napędowych a w szczególności *benzyny*.

Na załatwienie czekają też sprawy: złagodzenia *katastrofalnego braku garaży*, potanienia *części zapasowych*, *założenia stacji obsługi* itd. itd.

Ale najważniejszą jest sprawa *zapewnienia dostatecznej podaży samochodów na rynku*. Już w roku 1937 dał się odczuć, zwłaszcza w miesiącach letnich prawdziwy głód samochodów niektórych marek i typów i nabywcy musieli długie miesiące czekać na zamówione samochody. Wskutek tej niedostatecznej podaży zmarnowaliśmy wiele możliwości zwiększenia motoryzacji.

W r. b. zapowiada się pod tym względem jeszcze gorzej. Jesteśmy dopiero na progu sezonu motoryzacyjnego, a już mamy przedsmak tego, co się będzie działo w lecie.

Oto kilka faktów. Na rynku do chwili obecnej niema zupełnie małolitrażowych samochodów produkcji krajowej (model 508 Fiat). Jest to samochód może zbyt mały, ale tym niemniej, dzięki mocnej konstrukcji i taniej stosunkowo eksploatacji, ma on licznych zwolenników. Ale cóż z tego, kiedy nie sposób tego samochodu dzisiaj dostać, bo Państwowe Zakłady Inżynierii spóźnione są z produkcją o parę ładnych miesięcy. Opóźniony jest tak samo i montaż niektórych modeli Fiata. Tak naprzykład nowy tym Fiata t. zw. Balilla 1100, która ma z czasem być produkowana w kraju, a w r. b. tylko montowana, jest już teraz sprzedawany z dostawą na czerwiec b. r. Pozatem na rynku daje się już teraz odczuwać brak niektórych samochodów ciężarowych, zwłaszcza o większej nośności oraz ciągników.

Zakłady Lilpopa całą parą *montują* amerykańskie Chevrolety i niemieckie Ople, ale też powstaje wątpliwość, czy będą w stanie zaspokoić wszystkie potrzeby rynku.

W tym stanie rzeczy przeważająca większość tegorocznego zapotrzebowania będzie musiała być pokryta importem, i to *importem dzikim, chaotycznym*, gdyż dotychczas nie istnieją żadne normy, mające na celu ujednostajnienie sprowadzanych z zagranicy samochodów. W rezultacie wwożone są najrozmaitsze typy przeróżnych marek i rodzajów samochodów.

Rzecz oczywista, ta pstrokacizna importu jest zjawiskiem wysoce szkodliwym nie tylko dla mało doświadczonych automobilistów, którzy nieopacznie nabywają samochody, niewprowdzone należycie na rynek, lecz również szkodliwym ze względów znacznie ważniejszych, a mianowicie obronnych, bo w razie zawieruchy wojennej te jednostkowe samochody, byłyby wkrótce unieruchomione wskutek braku części zapasowych.

Czynniki rządowe niewątpliwie zdają sobie dokładnie sprawę z konieczności zapewnienia dostatecznej podaży samochodów na rynku oraz z konieczności znacznego zwiększenia w tym celu krajowej produkcji motoryzacyjnej. Pamiętamy oświadczenie, które padło wkońcu roku ubiegłego z ust najbardziej bodaj tutaj kompetentnych, że rok 1938 przyniesie wydatne zwiększenie krajowej produkcji motoryzacyjnej. Niestety, zapowiedzi te nie znalazły dotąd żadnego potwierdzenia w praktyce. *Produkcja krajowa nadal obraca się w dotychczasowych ramach*, a więc w rozmiarach bardzo skromnych, znacznie niższych od istniejącego zapotrzebowania.

Warto też przypomnieć, że na początku roku bieżącego p. minister Ulrych oświadczył w Sejmie, podczas dyskusji nad preliminarzem budżetowym Ministerstwa Komunikacji, że w niedługim czasie nastąpi wydanie *dwóch nowych koncesji na montaż i produkcję samochodów*, a to celem zaspokojenia popytu w r. 1938. Ale i ta zapowiedź, jak dotąd, nie przyoblekła się w kształty realne, aczkolwiek jesteśmy już na samym progu sezonu motoryzacyjnego.

Wprawdzie Komisja Motoryzacyjna przy Ministerstwie Komunikacji ma kilka poważnych ofert na montaż i produkcję samochodów, zwłaszcza większych samochodów ciężarowych i ciągników, których jest w kraju ogromny brak i których się u nas zupełnie nie produkuje, ale oferty te leżą już tam szereg długich miesięcy i nic nie wskazuje na to aby najbliższe miesiące miały przynieść jakąś, pod tym względem zmianę.

Nie jest to, naszym zdaniem, wina Komisji Motoryzacyjnej, w której łonie jest niewątpliwie wiele jednostek, owianych jak najlepszymi chęciami wybrnięcia z obecnego impasu motoryzacyjnego, lecz stanowi to naturalny wynik wadliwego systemu, który powoduje, że Komisja ta jest *tylko organem doradczym* i zamiast decydować musi ciągle uzgadniać i konferować.

To też nie można się dziwić, że załatwianie najważniejszych spraw, związanych z rozwojem motoryzacji, ciągnie się u nas bardzo długo

Wszystko więc raczej pozostanie po staremu. Przybędzie nam wprawdzie w roku bieżącym parę tysięcy nowych samochodów ale będzie to tylko znikoma część tego, co w normalnych warunkach powinno u nas przybyć. Nie wszyscy też kandydaci na nowych kierowców będą mogli zaspokoić swoje życzenia — z powodu braku dostatecznej podaży samochodów.

A najważniejsza sprawa—*kapitalne zagadnienie rozbudowy krajowej produkcji samochodowej* nie doczeka się, zdaje się, w roku bieżącym rozwiązania i nadal obracać się będzie w zaklętym kręgu narad i uzgodnień komisyjnych — z wielką szkodą dla żywotnych interesów państwa i społeczeństwa.

Stanisław Misiakowski.

Niebezpieczni amatorzy

Ostatnimi czasy kronikę wypadków zapełniają m. in. katastrofy samochodowe, których ofiarą padają kierowcy-amatorzy, niedostatecznie przygotowani i nie wyszkoleni w sztuce kierowania wozem.

Otrzymawszy prawo jazdy, świeżo upieczony kierowca-amator, najczęściej właściciel nowonabytego wozu — zaczyna szaleć po ulicach miasta, po szosach zamiejskich i pędzić, gdzie go oczy poniosą. Stalowemu pegazowi swojemu wyznacza rolę pożeracza przestrzeni, pragnie bić rekordy i imponować swoim znajomym błyskawiczną jazdą. Tego rodzaju eksperymenty kończą się zazwyczaj smutno. Słupy bowiem i latarnie przydrożne, bariery, rowy, nawet tramwaje, mają własność przyciągającą. Poprostu magnetycznie ściągają szanownego nowicjusza do siebie i w rezultacie wóz idzie na szmelc, lub do remontu, a kierowca do szpitala, lub do kostnicy.

Na szybkę jazdę może sobie pozwolić fachowiec obeznany z prowadzeniem maszyny, doświadczony i pewny swej ręki, ale nigdy początkujący amator, który poprostu igra ze śmiercią, narażając siebie i bliźnich na przykre następstwa.

Oto niedawno na szosie pod Warszawą (w pobliżu Wiązowny) amator-kierowca, architekt Płodowski, jadąc własnym wozem, naładowanym pasażerami (bliską rodziną), wpadł do rowu, roztrzaskał maszynę, sam poniósł śmierć na miejscu, a żona jego i córki odniosły ciężkie obrażenia równe kalectwu.

Cóż było powodem katastrofy? Oczywiście — nieostrożna jazda. Zbytnia brawura i zbyt wielka pewność siebie, pewność, którą musi posiadać każdy kierowca, ale kierowca wyszkolony i posiadający odpowiednią praktykę. Bo pewność dyletanta jest niebezpieczna zarówno dla tych, co z nim jadą, jak i dla przechodnia i dla spotykanych pojazdów.

A oto drugi wypadek, który mamy świeżo w pamięci. Urzędnik B. G. K., świeżo zaopatrzony w prawo jazdy, kierując własnym samochodem, wpadł na tramwaj w okolicy mostu Poniatowskiego. Na szczęście skończyło się tylko na uszkodzeniu wozu i tramwaju, kierowca zaś nie odniósł zbyt wielkich obrażeń — poza wstrząsem, przede wszystkim wstrząsem nerwowym, który niefortunnemu amatorowi dał nauczkę, że nie wolno jeździć „na olaboga" i lekceważyć cudzego życia.

Dla amatorów szybkiej, a nieumiejętnej jazdy powinny być przeznaczone specjalne drogi — coś w rodzaju wariackiej samobójczej szosy, po której tylko oni mogliby urządzać sobie karkołomne popisy.

Jest to oczywiście propozycja fantastyczna, którą rzucamy tutaj tylko po to, by plastyczniej przedstawić niebezpieczeństwo „amatorskiej jazdy", wzorowanej na amerykańskich wyczynach, które, jak wiadomo, powodują w Ameryce liczne katastrofy samochodowe.

Chodzi nam o co innego. Z całym naciskiem wskazujemy na konieczność zwracania bacznej uwagi kierowników szkół i kursów samochodowych, aby przy wydawaniu świadectw, zezwalających na prawo jazdy, zwracali uwagę na przygotowanie i wyszkolenie swych wychowanków. Wszak ś. p. architekt Płodowski, wyruszając na wycieszkę samochodową, posiadal prawo jazdy, które otrzy-

mał na trzy dni przed tym nim spróbował szybkości swego wozu. Niezawodnie musiał znać teorię jazdy, musiał też umieć kierować wozem, ale nie posiadał praktyki i odpowiedniego opanowania maszyny. Skutek? Śmierć w rowie.

Gdyby zawodowi kierowcy jeździli tak, jak jeżdżą amatorzy, to poprostu strach byłoby jeździć samochodami. Dlatego też w imię bezpieczeństwa publicznego, poszanowania zdrowie i życia — kierownicy kursów samochodowych powinni zdwoić czujność przy wydawaniu świadectw i nie „wypuszczać na ulicę" niewyszkolonych amatorów dyletantów, którzy swą amatorską jazdą powodują katastrofy, mnożące się w zastraszającym tempie.

Wiadomo, że przyjemnie jest mieć własny samochód i kierować nim osobiście. Ale trzeba umieć. Kto nie potrafi, a ma wóz i pragnie odbywać wycieczki i raidować po kraju — niech wynajmie zawodowego kierowcę. Mamy przecie sporo bezrobotnych fachowców, z pośród których niejeden, za niewielkim wynagrodzeniem, przyjmie każdą taką pracę choćby tymczasową.

Ale jeśli ktoś posiada ambicję samodzielnego kierowania wozem — musi posiąść nie tylko wiadomości teoretyczne, ale, co najważniejsze, odbyć odpowiednią praktykę. Inaczej nie wolno imać się kierownicy, która w niepewnych rękach, grozi nieszczęściem, katastrofą, śmiercią.

Trzeba skończyć z niefachową jazdą — z jazdą na t. zw. „zbity łeb" i uwolnić publiczność od „pędziwiatrów", od sfiksowanych amatorów, którym krótko — węzłowato trzeba poradzić zrozumienie aforyzmu: „Jak nie potrafisz — nie pchaj się na afisz!"

Józef Benzyna.

Z życia Związków

Z okazji obchodu 25-lecia Zrzeszenia Zawodowych Automobilistów R. P. w Poznaniu, otrzymujemy poniższe dane.

Rozwój automobilizmu stworzył nowy zawód, zawód kierowców pojazdów mechanicznych.

Tak jak każdy pracownik w swym zawodzie, dla podtrzymania swego stanowiska społecznego jest zrzeszony, tak też i zawodowi kierowcy, już przy zaraniu rozwoju automobilzmu tworzą w roku 1912-ym własną organizację pod nazwą Towarzystwo Pierwszych Poznańskich Kierowców Wozów Motorowych.

Jest ich w tym czasie grupka 28 polaków, którzy nie zapierając się polskości i jako prawdziwi Polacy nie chcieli należeć do czysto niemieckiej organizacji, jaką wówczas była organizacja Deutscher Kraftwagen führer - Bund z siedzibą w Berlinie, założyli więc dla podtrzymania ducha polskości i w tej dziedzinie polską oragnizację, nazywając ją dla siebie Towarzyswo Pierwszych Poznańskich Kierowców Wozów Motorowych, a dla władz (Erster Posener Kraftwagen führer Verein, Posen.)

Działalność towarzystwa miała dwa zasadnicze kierunki. Pierwszym był cel obrony wspólnych interesów zawodowych, a drugim kierunkiem było poruszanie sprawy polskiej, o której to w łonie Berlińskiego Bundu nie można było nawet myśleć. Piękny był po-

czątek tej organizacji i członkowie z owych lat twierdzą, że towarzystwo w miarę rozrostu motoryzacji powiększało się, jak również rosły szeregi członków. Niestety, na drodze rozwoju staje w roku 1914 wojna światowa, zabierając większą część członków do wojska, paraliżując nieomal całkowicie życie organizacji.

Wznowienie działalności organizacji już w odrodzonej Ojczyźnie, w roku 1919, przekształcając się z Poznańskiego Towarzystwa Kierowców na organizację Zjednoczenia Szoferów Kresów Zachodnich.

Organizacja skupiająca już wtedy większą ilość członków, pozostawia cel istnienia ten sam, dodając jedynie do swego statutu, nową część mówiącą o pracy samopomocowej w ramach organizacji.

Szybko postępujący rozrost motoryzacji, jak i stabilizacja warunków gospodarczych Polski, stwarza dla organizcji szerokie pole działania — tak, że w roku 1924-tym w dotychczasowym Zjednoczeniu Szoferów Kresów Zachodnich, powstaje tendencja do połączenia się ze Związkiem Zawodowych Automobilistów R. P. w Warszawie.

Następuje to w roku 1926-tym z równoczesną zmianą nazwy na Związek Zawodowy Automobilistów R. P. Oddział w Poznaniu. Związek zostaje sądownie zarejestrowany i jest w pełnym rozkwicie, o czym świadczy stan członków, których w roku 1930 liczy organizacja przeszło tysiąc. Stan taki przerywa jednak w roku 1930-tym tendencja ze strony Centrali Warszawskiej do oficjalnego przystąpienia do trzeciej międzynarodówki, który to związek, jak wiadomo, jest politycznym, mający swą siedzibę centralną poza granicami Polski.

Postąpienie Centrali Warszawskiej nie znajduje aprobaty większej grupy poznańskiej, która występuje z organizacji Związku Zawodowych Automobilistów i organizuje się pod nazwą Zrzeszenie Związków Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

Rozdział ten nie był korzystny dla organizacji jako całości. Miał jednak to dobre, że wykazał gwarantowaną statutem apolityczność, która jest dla organizcji konieczną.

Stan taki trwający trzy lata dobitnie wykazał, że wprowadzenie organizacji zawodowej na tory polityczne, zatraca jej swoisty charakter i prowadzi zawsze do rozterki w łonie członków.

To też w roku 1933 następuje fuzja Związków i Oddział Związku Zawodowych Automobilistów R. P. w Poznaniu przystępuje do Zrzeszenia Zawodowych Automobilistów R. P. w Poznaniu, którego terenem działalności jest Polska. Fuzji tej dokonano gwarantując ponownie apolityczność, która nadal jest jednym z czołowych założeń organizacji. Spojenie obu związków przywróciło jej dawną żywotność, czego dowodem jest założenie szeregu filii oraz stały napływ nowych członków.

O wzroście organizacji świadczy dobitnie jej obecny stan posiadania, gdzie majątek przekracza kilkanaście tysięcy złotych, umożliwia to członkom korzystanie z pełnej obrony prawnej jak również pomocy doraźnej w czasie długiego pozostawania członka bez pracy, a także pomoc udzielaną rodzinie na wypadek śmierci członka.

Zrzeszenie prowadzi również urzędowe Biuro Pośrednictwa pracy, dając przeto członkom możność znalezienia pracy, co dla organizacji zawodowej w dzisiejszych warunkach jest szczególnie ważne.

Mając jako organizacja zawodowa ćwierć wiekową tradycję i nie mały dorobek duchowy i materialny, dnia 24 kwietnia b. r. społeczeństwo poznańskie miało możność przyjrzeć się skoordynowanym szeregom Zrzeszenia, podczas obchodu 25-cio lecia istnienia.

KIEROWCY JUBILACI

W poprzednim numerze naszego pisma zamieściliśmy krótką notatkę i podobizny kierowców, którzy siedzą przy kierownicy 20 lat.

Utworzona Komisja, celem urządzenia odpowiedniej uroczystości, w składzie kolegów: Burcicki Henryk, Zabłocki Aleksander, Moskalenko Grzegorz i Müller Władysław, w dalszym ciągu zbiera materiały i podobizny i kerowców-jubilatów. W numerze niniejszym podajemy dalszy ciąg nadesłanych podobizn i zawiadamiamy, że Polski Touring Klub przygotowuje dla każdego z jubilatów artystyczny dyplom pamiątkowy i odpowiednie odznaczenie. O dniu uroczystości i programie podamy szczegółowo w następnym numerze. Kolegów z prowincji prosimy o nadsyłanie informacji i dowodów pod adresem: „Kierowca Polski", Warszawa, Marszałkowska 60 m. 31, tel.9-95-94.



Urbanek Jan
pracuje w Elektrowni Miejskiej.
Jest kierowcą 28 lat.



Szkopowicz Stanisław
pracuje u księcia Janusza Radziwiłła.
Jest kierowcą 27 lat.



Górski Wacław
pracuje w Elektrowni Miejskiej.
Jest kierowcą 27 lat.



Straszkiewicz Jan
pracuje u. p. Laskowskiego — emeryta.
Jest kierowcą 27 lat.



Jabłoński Jan
pracuje w przedstawiciel. samochod. Firmy „Zore"
Jest kierowcą 27 lat.



Babicz Jan
pracuje w Galicyjsk. Towarzystwie Naftowym „Galicja".
est kierowcą 27 lat.



Skoniecki Mieczysław
pracuje w F-mie Krzysztof Brun.
Jest kierowcą 26 lat.



Macieszek Jan
pracuje w Stołecznym Komitecie Pomocy Dzieciom i Młodzieży.
Jest kierowcą 26 lat.



Kwapisz Jan
pracuje w Banku Szereszewskiego.
Jest kierowcą 26 lat.



Bogdański Władysław
pracuje na autobusach P.K.P.
Jest kierowcą 26 lat.



Wacławski Henryk
pracuje w Banku Rolnym.
Jest kierowcą 25 lat.



Delman Aleksander
pracuje w Radzie Ministrów.
Jest kierowcą 25 lat.



Mokrzycki Wojciech
pracuje w Radzie Ministrów.
Jest kierowcą 24 lat.



Andrzejewski Józef
pracuje w Radzie Ministrów.
Jest kierowcą 22 lata.

Czy nos dla tabakiery?

— Znowu pan dzisiaj spóźnił się do biura?

— Niestety, panie dyrektorze, spóźniłem się, ale nie z mojej winy. Mieszkam pod Warszawą, dojeżdżam autobusem i dzisiaj taksamo, jak wczoraj, nie mogłem dostać się do wozu, bo wszystkie miejsca były zajęte. Wypadło mi czekać na przystanku dopóty, dopóki nie nadszedł kolejny, czwarty z rzędu autobus, w którym nareszcie znalazło się wolne miejsce... Nie moja więc wina.

*

W gimnazjach warszawskich władze szkolne zwróciły uwagę, że pewna grupa uczniów systematycznie spóźnia się na wykłady. Okazało się, że uczniowie ci mieszkają poza miastem i dojeżdżają autobusami. Ponieważ w wozach najczęściej brakuje miejsc — przeto muszą opuszczać wykłady.

*

Doktór X spóźnił się na operację, bo nie mógł znaleźć miejsca w autobusie.

Akuszerka, zamówiona na godzinę 9 rano— przyjechała do chorej o 11.30, kiedy już było „po wszystkim"...

Ktoś umówiony do stawienia się w bardzo ważnej sprawie na godzinę 8 — stawił się dopiero na wpół do 10-tej, bo musiał sterczeć na przystanku i czekać na miejsce w autobusie podmiejskim.

Kto inny, śpiesząc się na pociąg, spóźnił się tylko o 2 godziny i nie zdążył na pogrzeb matki.

Jedyny wzgląd, który usprawiedliwia takie funkcjonowanie autobusów podmiejskich — to fakt, że kilku komorników, zamieszkujących na prowincji podwarszawskiej stale opóźnia teraz przyjazd na egzekucję do nieszczęśliwych płatników i wskutek tego licytacje ulegają odłożeniu. Jednak wszystkie inne względy przemawiają przeciw dyrekcji P. K. P., która lekceważy sobie pasażerów, ich czas, nerwy i wszystko, co lekceważyć można, acz nie należy.

Dlaczegóż tak się dzieje? Oto wydano zarządzenie zabraniające pasażerom prawa korzystania z t. zw. miejsc stojących. Dotychczas wóz typu „Sauera" zabierał normalnie około 50 pasażerów, z których 35 korzystało z miejsc siedzących, pozostali zaś zupełnie swobodnie zajmowali miejsca stojące. I jakoś się tam jechało. Może niezupełnie wygodnie, ale jeżeli komu zależało na czasie — pakował się gdzie mógł, byle zdążyć.

Wydając tego rodzaju zarządzenie dyrekcja autobusów ograniczyła liczbę pasażerów, nie biorąc pod uwagę tego, że odbije się to fatalnie na interesach mieszkańców podmiejskich, którzy korzystają z lokomocji autobusowej.

Rozumiemy intencję zarządzenia. Chodzi tu niezawodnie o wygodę jazdy i nieobciążanie wozów. Pięknie. Ale skoro dyrekcja wykazała taką nadzwyczajną dbałość o wygodę pasażerów, winna była domyśleć się t. zw. dalszego ciągu i skutków takiej wygody. Trzeba było poprostu odrazu uruchomić większą liczbę wozów, by mogły obsłużyć publiczność i nie narażać jej na wyczekiwanie „w ogonkach" na wolne miejsce siedzące. Jest rzeczą niedopuszczalną lekceważenie ludzi, którzy chcąc korzystać z komunikacji autobusowej, narażeni są na wyczekiwanie w kolejce, na stratę czasu i na szarpanie nerwów.

Od osób zainteresowanych otrzymujemy

sporo listów z prośbą o poruszenie tej dokuczliwej sytuacji, jaka wytworzyła się na liniach autobusowych. Czynimy temu zadość.

Skądinąd wiemy, że publiczność nasza jest wyjątkowo cierpliwa i wyrozumiała. To, co uchodzi u nas — nie uszłoby w żadnym innym kraju Europy Zachodniej, gdzie cenią czas i umieją go wykorzystać należycie. Np. w Niemczech, w Anglii, we Frnacji, czy Włoszech — byłoby nie do pomyślenia takie nieposzanowanie pasażera. Któżby tam zechciał stać na przystanku i czekać po kilka godzin dziennie na miejsce w autobusie?

Jeden z naszych czytelników pisze: „Czy tabakiera dla nosa, czy nos dla tabakiery?" Pytanie słuszne. Powtarzamy je w nadziei, że dyrekcja autobusów P. K. P. uruchomi odpowiednią liczbę wozów i należycie obsłuży linie komunikacji podmiejskiej.

J. B.

„STOMIL" na Targach poznańskich

Jednym ze stoisk wyróżniających się oryginalnością i artystycznym wykonaniem jest stoisko firmy „Stomil" S. A., jedynej fabryki w Polsce produkującej opony samochodowe, motocykliwe, lotnicze, a także i rowerowe.

Przegląd w produkcji jest nader przejrzysty. Przedstawione są grupy opony wszystkich typów jak, balonowe, wysokiego ciśnienia, superbalonowe na niskie ciśnienie, do obręczy specjalnych tak zw. „bibendum" itp. i zarówno dla autobusów i ciężarówek, jak i do samochodów osobowych wszystkich typów i marek. Każdą z wyżej wymienionych grup opon cechuje celowo rozwiązany rysunek protektora. Zauważyliśmy protektory przeciwślizgowe odznaczające się nadzwyczajną przyczepnością do jezdni. Również pokaz opon rowerowych jest interesujący.

Przekroje opon ilustrują ilość przekładanek płótna (kordu), elastyczność i wogóle dobór pierwszorzędnego materiału oraz nadzwyczajną staranność w wykonaniu.

Statystyka wzrostu obrotów wskazuje na świetny rozwój firmy „Stomil" i opanowanie przez nią rynku polskiego.

Cała produkcja Polskiego Fiata oraz montowni Lilpop, Rau i Loewenstein ogumowana



jest „stomilami“, 80 proc., autobusów w Polsce jeździ na „stomilach“.

Wybitni kierowcy naszego sportu motoryzacyjnego biorą udział w najtrudniejszych raidach na polskich oponach „Stomil“, osiągając znakomite wyniki.

Dowiadujemy się, że firma „Stomil“ buduje już drugą fabrykę w C.O.P. idąc w parze z rozwojem naszej motoryzacji, co daje gwarancję zupełnego opanowania zwiększonego zapotrzebowania rynku krajowego.

Przed kilku laty podjął również „Stomil“ pionierską produkcję specjalnych zestawów osiowych na pneumatykach przeznaczonych do pojazdów konnych, które to eksponaty demonstrowane na osobnym stoisku „furgonowym“.

Produkując wysokowartościowe opony i dętki samochodowe, motocyklowe, lotnicze wszystkich wymiarów oraz rowerowe łącznie z wspomnianą akcją ogumowania wozów konnych, „Stomil“ pokrywa zapotrzebowanie rynku krajowego w najszerszym zakresie przyczyniając się do rozwoju polskiej motoryzacji i uniezależnienia się od rynku zagranicznego.

I w tym również leży jego zasługa.

Kronika

COŚ SŁABO Z TYM PRZYROSTEM ILOŚCI POJ. MECHANICZNYCH!

W ciągu marca bieżąscego roku przybyło ogółem zaledwie 793 pojazdy mechaniczne, w tym samochodów różnych typów — 492 i 280 motocykli. Samochodów osobowych przybyło 320, ciężarowych 163, autobusów — 33, poj. specjalnych — 21. Ilość taksówek nie zwiększyła się wcale — przeciwnie ubyły 24 sztuki. Ogółem rynek wchłonął 808 pojazdów mechanicznych.

Gros sprzedanych w marcu pojazdów mechanicznych przypadło na Warszawę, Poznań i Łódź. Inne miasta miały sprzedaż stosunkowo bardzo słabą, co dowodzi, że proces motoryzacji postępuje bardzo nierównomiernie.

W dn. 1 kwietnia kursowało w Polsce ogółem 43.864 poj. mechaniczne, w tym 32.842 samochody, 19.310 samochodów specjalnych, 6.966 samochodów ciężarowych, 4.822 taksówki, 1.744 autobusy, 9.760 motocykli i 1.262 poj. specjalne. W porównaniu do stanu z 1 kwietnia ub. roku, ilość pojazdów mechanicznych wzrosła o 6.477 jednostek, a ilość samochodów o 5.301 jednostek. Czyli, że jak dotąd optymistyczne nadzieje na znaczny wzrost ilości pojazdów mechanicznych zawodzą. Bardzo duża ilość pojazdów została wycofana z powdu — „przestarzałości“ — a natomiast na miejsce wycofanych zarejestrowano niewielką ilość wozów i motocykli. Tempo ślimacze!

OTWARCIE SEZONU SPORTÓW MOTOROWYCH

Podobnie jak w latach ubiegłych stowarzyszenia sportów motorowych, działające na terenie stolicy: Aeroklub R. P., Automobilklub Polski oraz Polski Związek Motocyklowy, organizują wspólną uroczystość otwarcia sezonu. W niedzielę dnia 1 maja odbędzie się tradycyjna wycieczka członków i sympatyków tych organizacji do Podkowy Leśnej.

Członkowie Automobilklubu Polski zbiorą się w niedzielę 1- go maja o godz. 9 m. 30 rano przed lokalem A. P. (Al. Szucha 10), skąd korowodem wyruszą do Podkowy Leśnej, parkując wozy w pobliżu miejscowego kościoła. O godz. 11-ej w kościele pod wezwaniem Św. Krzysztofa odprawiona zostanie Msza Św., po czym miejscowy proboszcz dokona poświęcenia maszyn.

Po odprawieniu Mszy Św. przewidziane jest zebranie towarzyskie w kasynie Klubu Sportowego w Podkowie Leśnej.

KSIĄŻKI NADESŁANE

Inż. Filip Chierer *Ocena jakości i kontrola pracy olejów samochodowych.* Wydawnictwo Laboratorium Centralnego „Karpaty" — *Jedlicze.*

Dr. Stefan Suknarowski *O praktycznym znaczeniu dobrych olejów samochodowych.* Wydawnictwo Laboratorium Centralnego „Karpaty" *Jedlicze.*

Ulgi Inwestycyjne Zarys i ustawa. Wydawnictwo Wł. Wilak w Poznaniu.

W maju b. r. ukaże się w druku nakładem „Kierowcy Polskiego" 3-cie ulepszone i urozmaicone wydanie

INFORMATORA-SKOROWIDZA

m. st. WARSZAWY

zawierającego

NAJNOWSZY SZCZEGÓŁOWY ALFABETYCZNY SPIS ULIC

z uwzględnieniem najważniejszych adresów instytucyj państwowych, komunalnych i społecznych.

Spis uwzględni ostatnie i poprzednie zmiany nazw ulic, zawierać będzie Kom. Pol. Państw., w obrębie którego dana ulica się znajduje i nazwę ważniejszej arterii komunikacyjnej, z którą się łączy.

Wobec rozbudowy miasta w ostatnich kilku latach i powstania setek nowych ulic, szczególnie na krańcach, bardzo trudno jest dziś zorientować się w tym labiryncie nowych arterii komunikacyjnych. Spis ten uzupełni lukę, jaką każdy z kierowców odczuwał do tej pory z powodu braku tego rodzaju informatora.

Broszura ta ze szczegółowym spisem ulic i niezbędnymi adresami, zawierać będzie ponad 100 stron druku, wygodnego, kieszonkowego formatu w grubej kartonowej okładce, i będzie niezbędnym objektem w ręku każdego kierowcy.

Cena „Skorowidza-Informatora" wynosić będzie 1 zł.

W INFORMATORZE-SKOROWIDZU zarezerwowaliśmy niewiele miejsca na ogłoszenia stałych naszych Klijentów i w sprawie tej prosimy informować się w naszym wydawnictwie: Warszawa, Marszałkowska 60, tel. 9.95-94.

Sekretariat Związku Zawodowego Kierowców i Mechaników Automomilowych w Polsce mieści się przy ul. Chmielnej 58/31 czynny codziennie od 6 — 8 w. Od 10 — 3 sprawy związkowe załatwiać można również w Administracji Marszałkowska 60 od 12 — 3.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł 250., za 1/2 str. zł 125, za 1/4 str. zł 75, za 1/8 str. zł 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . zł 4.— Półrocznie . . . . zł 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od **10—3** p.p.

Redakcja i Administracja: Warszawa, Marszałkowska 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: **Stanisław Karolczyk.**

Drukarnia Dziennikarska, Warszawa, Ogrodowa 39/41, tel. 3-22-17.

16

Posiadacze Samochodów

POLSKI FIAT

mają nietylko wóz oszczędny, wysokiej klasy

ale również

mają naprawdę zapewnioną opiekę i części, ponieważ wytwórnia „POLSKICH FIATOW" znajduje się w kraju!



Państwowe Zakłady Inżynierji

Warszawa, ul. Terespolska 34/36.

Tel. 5-48-10 (Centrala).